ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais | The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 3 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; Inż. Fr. Fojut; Inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 30. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 14 sierpnia 1926 r. | Ogólnego zbioru **Nr. 140**

Eksport węgla przez własne porty.

Eksport węgla przez własne porty morskie jest niezaprzeczenie jednym z najważniejszych, lub nawet najważniejszym filarem rozwoju naszego jako narodu żeglującego. Pięć lat temu, gdy wysunięto po raz pierwszy projekt kanałowo-rzecznej drogi Śląsk—Bałtyk, rozlegały się nawet głosy, że węgiel naszych zagłębi nigdy na Bałtyk w większych ilościach nie wyjdzie.

Rzeczywistość zadała kłam tym twierdzeniom. Niedługo przed wybuchem strejku górników w Anglji, bo niemal na rok przedtem, pod presją konieczności wyeksportowania nadmiaru węgla, rozpoczął się ruch naszego węgla na Bałtyk. Już w jesieni r. ubiegłego staliśmy się skutecznymi konkurentami węgla angielskiego na Bałtyku, a nawet wysyłaliśmy węgiel regularnie i w coraz większych ilościach do Włoch, Francji, Holandji. Fakty te należy przypomnieć, gdyż dziś warunki wytworzone przez kryzys węglowy angielski i sytuacja konjunkturowa związana z nim zbyt silnie przysłoniła obraz naturalnej ekspansji naszego węgla drogą morską.

Obecna sytuacja jest jednak o wiele korzystniejsza dla naszego eksportu węgla morzem, — przez własne porty, niż możnaby było kiedykolwiek przypuszczać. Niestety, Gdynia, Gdańsk i Tczew przepuszczają mniejszą część naszego wywozu węgla na eksport. O wiele większe ilości wypuszczamy przez porty zagraniczne.

Wywieziono bowiem w lipcu przez porty niemieckie 585.000 ton naszego węgla (w tej liczbie przez Hamburg 414 tyś. ton, Hamburg 23 tyś. t., Bremę 49 tyś. t., Szczecin 89 tyś. ton, Królewiec 10 tyś. ton).

Natomiast przez nasz wylot morski wywieźć zdołaliśmy w lipcu 423.000 ton (w tej liczbie przez Gdańsk 378.000 ton, przez Gdynię 36.500 ton, przez Tczew 7.000 ton).

Prócz tego rozpoczęliśmy wywóz przez Rygę.

Suchy język liczb niezbyt przemawia za istnieniem postępu w eksporcie węgla przez własne porty w ostatnim miesiącu w porównaniu do miesięcy poprzednich. Wywóz przez Gdańsk zwiększył się nieznacznie, przez Gdynię o pareset ton przez Tczew bez zmiany — w stosunku do czerwca. Dane te wymagają komentarza.

O ile w czerwcu jeszcze prawie wszystek węgiel ładowany na statki morskie w Gdańsku dochodził do portu kolejami, o tyle w lipcu już znaczny odsetek ładunków węglowych przybył tam drogą wodną. W lipcu wysłały do Gdańska drogą wodną węgla:

Tczew 24.200 ton,
Kapuścisko 21.137 ton,
Toruń 11.333 ton,
Solec 4.310 ton,
Świecie 1.380 ton.

Prócz tego rozpoczęto również ładować przy papierni w Bydgoszczy, a punkt ten przeładunkowy szybko się rozwija.

Naogół liczyć można, że Wisła w jesiennych miesiącach b. r. przejmie dla Gdańska 100.000 ton, kolej zaś 250.000 ton.

Rozwój dowozu węgla koleją do Gdańska jest zahamowany rozpoczęciem importu rudy, oraz eksportu jesiennego zbiorów tegorocznych i drzewa. Epidemja sówki chojnówki w zachodniej połaci kraju wymaga spiesznego wywozu drzewa, które w przeciwnym razie zginie na pniu. Z tego względu nieprawdopodobne jest byśmy mogli jeszcze zwiększyć dowóz węgla do Gdańska kolejami.

Należy zaznaczyć, że import rudy przez Gdańsk hamuje eksport węgla z powodu posługiwania się temi samemi kranami co do importu węgla.

Eksport przez Gdynię nie może być zwiększony do czasu zmontowania kranów mostowych, co ma nastąpić jeszcze w roku bieżącym.

Eksport przez Tczew i przez Wisłę Morską zależy od intensywności prac pogłębiania Wisły poniżej Tczewa, oraz przed Ujściem i od zrealizowania specjalnej przystani dla masowych towarów poniżej Tczewa, pod Czatkowami.

O wykorzystaniu jaknajintensywniejszem Gdyni, Tczewa i Wisły Morskiej jeszcze zimy bieżącej należy pomyśleć, gdyż tylko tedy i przez Gdańsk z dowozem kolejami będzie mógł podczas mrozów zimowych wychodzić nasz węgiel na morze.

Wzór umowy frachtowej na przewóz polskiego węgla.

Ustanowiony przez Baltic and White Sea Conference.

Dotychczas posługiwano się przy wywozie węgla przez Gdańsk i Gdynię wzorem umowy „Baltcon" ustanowionej w roku 1908 przez związek armatorów „Baltic and White Sea Conference". Wzór ten obowiązywał w razie zgody stron w przewozach węgla z wschodniego brzegu Anglji i portów szkockich do wszystkich portów Bałtyku, Skandynawji i Białego Morza. Obecnie też „Baltic and White Sea Conference" w swym okólniku z dn. 28 lipca br. poleca nowy wzór umowy frachtowej dla przewozu węgla z „Gdańska, Nowegoportu i Gdyni". Celem nowej klauzuli ma być zabezpieczenie armatorów od strat przy przetrzymaniu statku. Nowy wzór nazywa się „Baltcon Danzig Clause". Nazwa telegraficzna i kodu „Conclause". Podajemy go w dokładnem tłomaczeniu z oryginału angielskiego.

„Baltcon Danzig Clause"
Code name: Conclause.

A. Ładunek ma być ładowany w .... bieżących godzinach z wyjątkiem niedziel i ustawowych świąt w porcie ładowania (liczonych po 24 godziny), o ile niema zwyczaju pracy w święta.

Niezależnie od wyjątków zawartych w klauzuli dziewiątej umowy „Baltcon":

1. Czas ma być liczony od godziny drugiej popołudniu, jeśli pisemna wiadomość o przybyciu statku do portu, przed port, lub tak blisko niego jak jest dozwolone, została dana (w dniu roboczym) pomiędzy dziewiątą przed południem i południem, albo czas ma być liczony od szóstej rano następnego dnia, o ile taka wiadomość została dana popołudniu, lecz przed szóstą wieczorem.

2. O ile nastąpi jakaś strata czasu (nawet gdy została wywołana przez zatarasowanie w nadbrzeżnym ruchu przy ładowaniu okrętów lub w kolejowym ruchu, lub z powodu jakiejkolwiek z przyczyn wymienionych w klauzuli 9), to ma być liczona w pełni do czasu postojowego względnie przestojowego, z wyjątkiem czasu zużytego na przeprowadzenie statku z jakiegokolwiek miejsca w porcie lub poza portem, gdzie on mógłby być zatrzymany, do miejsca ładowania.

B. Rozpoczęcie ładowania nie może nastąpić wcześniej niż o szóstej rano..., lecz na ..... (liczba) dni przygotowawczych ma być dana przez armatorów pisemna wiadomość o definitywnej dacie ładowania (o 6 rano). Jeżeli statek nie zostanie załadowany w ciągu 48 godzin od początku dnia ładowania, liczy się 24 godziny dodatkowego czasu ładowania, i jeśli statek nie będzie załatwiony po 48 godzinach, wówczas liczy się wszelki czas od sześciu do 24 godzin jako 24 godziny niegotowości; taki czas dodatkowy łącznie nie może przewyższać..... godzin.

C. Nadawcami ładunku (jeżeli zamieszkali w Gdańsku), lub ich przedstawicielami w Gdańsku są ....., którym należy dać, jak powyżej, wiadomość o przybyciu statku.

D. Przestojowe, (o ile powstanie w porcie ładowania) ma być zapłacone gotówką przy podpisywaniu konosamentu, lub indosowane na konosamencie.: niezależnie od postanowienia zawartego w klauzuli 18, wymagającego gwarancji bankowej.

E. Ładunek ma być dostarczony do ładowni statku na koszt i ryzyko frachtującego.

F. Te zastrzeżenia mają zastąpić klauzule 5 A i 5 B i 6, które należy uważać za wygasłe.

Lód. W wypadku, gdy umowa frachtowa ustanawia tylko jeden port ładowania: o ile statek jest gotów udać się ze swego ostatniego portu lub w jakiejkolwiek chwili podczas swej podr., do portu ładowania, a armator zostanie powiadomiony przez nadawców lub ich przedstawicieli w Gdańsku i agenta armatora w porcie ładowania, że według ich mniemania port nie jest dostępny, albo załadowanie towarów nie jest możliwe z powodu lodu, umowa frachtowa ma być natychmiast unieważniona, armator zaś winien telegraficznie zawiadomić frachtujących.

W wypadku, gdy umowa frachtowa ustanawia tylko jeden port ładowania: o ile na przybyciu statku przed port lub tak blisko do niego, jak statek może podejść, lód w mniemaniu kapitana przeszkodzi statkowi wejść do portu ładowania, umowa frachtowa ma być natychmiast unieważniona, a armator ma zawiadomić frachtujących telegramem.

W wypadku, gdy umowa frachtowa ustanawia więcej niż jeden port ładowania: o ile według mniemania kapitana pierwszy port jest niedostępny, statek winien się udać w kolejności do najbliższego portu ładowania. (lub portów ładowania) wymienionego w umowie frachtowej, który (które) według mniemania kapitana jest (są) dostępny(e). O ile wszystkie porty wymienione w umowie frachtowej są według mniemania kapitana niedostępne, umowa frachtowa ma być natychmiast unieważniona i armator ma zawiadomić frachtujących telegramem. O ile w mniemaniu kapitana pierwszy port wymieniony w umowie frachtowej jest niedostępny, jak wyżej powiedziano, lecz statek ma przybyć do portu następnego wymienionego w umowie frachtowej, a który kapitan uważa za dostępny, frachtujący winni oświadczyć natychmiast, albo że unieważniają umowę frachtową, lub że ładują pełny i kompletny ładunek w portach ładowania wymienionych w umowie frachtowej i dostępnych.

O ile po przybyciu kapitan statku w obawie, że statek zostanie zablokowany w porcie przez lody, będzie uważał za wskazane odpłynąć, ma on być w prawie opuścić port bez ładunku, w którym to wypadku umowa frachtowa ma być natychmiast unieważniona, a kapitan ma odpowiednio powiadomić frachtujących telegramem, albo ma prawo opuścić port z częściowym ładunkiem i dopełniać do całkowitego na korzyść statku w jakimkolwiek porcie, z przeznaczeniem do jakiegokolwiek portu lub portów, niezależnie od tego, czy te porty znajdują się na drodze zafrachtowanej podróży, czy też nie; lecz w wypadku opuszczenia portu z częściowym ładunkiem, statek ma dostarczyć tę część ładunku w porcie jego dostarczenia lub ma bez niewłaściwej zwłoki odesłać go do niego i tam złożyć go zgodnie z tą umową.

W razie jeśli lód przeszkodzi statkowi zawinąć do portu wyładowania, statek ma prawo udać się do najbliższego dostępnego portu (o ile możliwe w tym samym kraju) na zlecenie odbiorcy i tam złożyć ładunek w terminach umowy frachtowej, lecz w zwyczajowych ratach wyładowania i warunkach zastępczego portu.

Zwyczaje w gdańskim porcie co do załadowania i podstawienia drzewa.

§ 1.

Załadowanie całego statku.

O ile w kontrakcie nie postanowiono inaczej, załadujący jest zobowiązany donieść wysyłającemu, o ile sam o tem wie, cztery dni naprzód o gotowości przyjęcia ładunku przez statek.

§ 2.

O gotowości załadowania wysyłający musi być uwiadomiony. Na wypadek doniesienia ustnego lub telefonicznego uwiadomienia musi być gotowość natychmiast pisemnie potwierdzona. Przy pierwszym dostarczeniu drzewa obowiązują wysyłającego następujące postanowienia:

O ile wysyłający uwiadomiony został o możliwości załadowania do godziny 12-tej w południe, należy na przyszły ranek przygotować załadowanie tak, że ładowanie z lądu można rozpocząć o godz. 7-ej, z wody o godz. 9-tej.

Jeśli wskutek spóźnionego dostarczenia materjału nastąpi zwłoka w załadowanu statku, ładujący płaci zarobki robotników za czas stracony przy ładowaniu statku, ładujący płaci zarobki przy ładowaniu z wody od godz. 9-tej rano.

Jeśli wskutek spóźnionego dostarczenia towaru rozpoczęcie ładowania statku dozna zwłoki, wysyłający winien odszkodowanie dla statku, tytułem postojowego przy ładowaniu z wody dopiero od godz. 1-ej w południe.

Jeśli o gotowości statku do ładowania wysyłający zostanie uwiadomiony między godz. 12 w południe, a 4-tą po południu, należy przy ładowaniu z lądu rozpocząć ładowanie statku następnego rana o godz. 7-mej, przy ładowaniu z wody następnego południa o godz. 1-ej.

§ 3.

Ładowanie wysyłek częściowych.

O ile w kontrakcie nie jest powiedziane inaczej, ekspedytor zobowiązany jest donieść wysyłającym trzy dni naprzód o prawdopodobnej możliwości ładowania i uwiadomić wszystkich wysyłających o gotowości przyjęcia ładunku przez statek, podając jednocześnie do ich wiadomości, w jakiej kolejności i w jakim czasie dostarczenie materjału ma nastąpić.

Wysyłający zobowiązani są podać ekspedytorowi na jego żądanie dane dotyczące składu ładunku jeszcze przed terminem ładowania.

Terminy dla dostarczenia towaru celem jego załadowania na statek są dla pierwszego z wysyłających te same co dla załadowania całego statku przez wysyłającego.

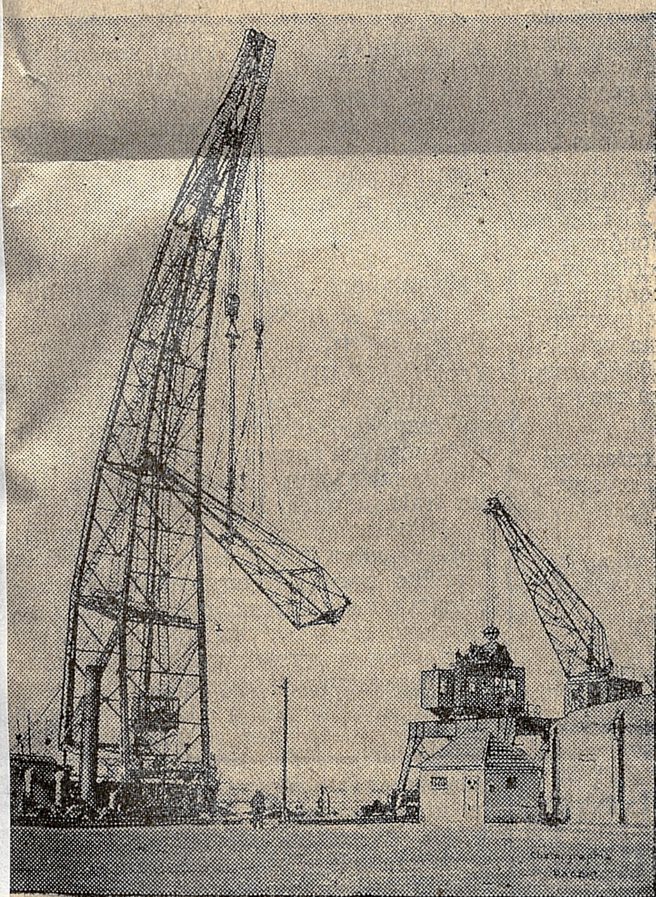
Drugi wysyłający i wszyscy inni powinni przestrzegać przy dostarczeniu towaru łączności z poprzedniemi partjami.

O ile ładunek nie jest przeliczony do wieczora tego dnia, w którym ekspedytor go zażądał, wzgl. załadowanie nie zostało podjęte, wysyłający ponosi wszelkie koszta powstałe wskutek zwłoki aż do rozpoczęcia przeliczenia wzgl. ładowania.

Na wypadek spóźnionego dostarczenia jednej części ładunku ekspedytor żądać może postojowego. Wysokość tego postojowego określa się na podstawie tej zwłoki, która nastąpiła wskutek opóźnienia oraz wysokości ogólnego postojowego przewidzianego w umowie frachtowej.

Całkowite postojowe przewidziane w umowie frachtowej ponosi wysyłający przy spóźnionem dostarczeniu jednej części, choć nawet cała praca nie została przerwana, jeśli wskutek tej zwłoki prawidłowe załadowanie, a temsamem też odprawa statku na czas została wstrzymana. Wysyłający musi być zawezwany, aby był obecny przy sprawdzaniu, czy zwłoka w ekspedycji statku powstała wskutek spóźnionego dostarczenia.

Jeśli statek nie załaduje w całości partji częściowej, należy zwrócić wysyłającemu koszty transportu. Jeśli pozostaną całe partje częściowe, należy zwrócić wszystkie koszty transportu i robociznę, o ile ekspedytor nie może udowodnić, iż przy zamówieniu drzewa postąpił sobie jak należy. Wszystkie dalsze żądania cywilno-prawne, wynikające z umowy frachtowej, nie podpadają pod postanowienia niniejsze.



Montowanie w Nowymporcie 8-tonowych portalowych kranów elektrycznych dla przeładunku rudy i węgla. Ostateczne ustawianie wykonuje silny kran pływający.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

„Lwów" ładuje drzewo do Gandawy.

Statek szkolny „Lwów" ładuje w chwili obecnej w porcie gdańskim drzewo do Gandawy. Maklerem jest Danziger Schiffahrtskontor.

Podróż z ładunkiem drzewa do znakomitego portu Flandrji niewątpliwie przyniesie olbrzymią korzyść szkolnej załodze statku, gdyż uczniowie niewątpliwie poznają nietylko Gandawę, lecz też i położoną o godzinę drogi koleją Antwerpię — największy port kontynentu Europy.

Ruch pasażerski w Gdyni.

W dniu 4 bm. przybył z Le Havre do Gdyni par. „Pologne" przywożąc 105 pasażerów i 8 ton ładunku mieszanego. Do Le Havre wyszedł dnia następnego, zabierając 530 pasażerów.

Ruch portu gdańskiego w lipcu.

Jak już podawaliśmy w poprzednim numerze, ruch portowy Gdańska osiągnął również w lipcu nowy rekord. 649 statków o łącznej ładowności 328.273 ton rej. netto zawinęło do portu, odpłynęło zaś 635 statków o łączn. ładowności 334 ton r. netto.

Wywóz, jak wogóle w roku bieżącym, niewspółmiernie przewyższał wwóz. Ilość statków, które zawinęły w stanie próżnym była olbrzymia. I tak zawinęło z ładunkiem 220 parowców o łączn. ładowności 102.006 t., 4 żaglowce (185 t.), 4 lichtugi morskie (2.110 t.), pod balastem i próżnych 360 parowców (192.040 t.), 8 żaglowców (806 t.), 24 lichtugi (13.269 t.), do bunkrowania 28 parowców (17.185 t.), jako do portu ukrycia 1 żaglowiec (73 t.).

Wśród statków, które odpłynęły było z ładunkiem 508 parowców (276.538 t.), 8 żaglowców (627 t.), 25 lichtug morskich (14.120 t.), pod balastem i próżnych 62 parowce (23.243 t.), 3 żaglowce (54 t.), 1 lichtuga (53 t.), jako z portu bunkrowania odjechało 28 parowców (19.149 t.).

Co do bander, kolejność tonażu poszczególnych narodowości przedstawiała się następująco:

Polskich statków 7 z 4.831 t., gdańskich 93 z 13.643 t., duńskich 112 z 76.328 t., szweckich 143 z 74.294 t., niemieckich 194 z 74. 286 t., angielskich 25 z 29.947 t., norweskich 31 z 25.730 t., francuskich 10 z 11.021 t., łotewskich 9 z 6.507 t., fińskich 8 z 2.749 t., włoskich 1 z 2.4336 t., estońskich 6 z 2.071 t., greckich 1 z 1.981 t., holenderskich 6 z 1.515 t., litewskich 2 z 874 ton.

Po raz pierwszy tonaż niemiecki przesunął się na trzecie miejsce. Tonaż angielski znów się podniósł. Wzmógł się udział w ruchu portowym norweskich statków, oraz statków francuskich. Udział statków łotewskich i włoskich zmalał.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 20 lipca do 2 sierpnia zawinęło do portu Lipawy 38 statków o łącznej ładowności 10853 ton rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 1700 ton mieszanego ładunku, 2600 ton fosfatu, 6867 beczek śledzi, 850 ton cementu, 4000 sztuk cegły i t. d. 10 statków zawinęło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie wyszło z portu 38 statków o łącznej ładowności 10.968 ton rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 1360 ton mieszanego ładunku, 2300 ton drzewa, 160 ton zapałek, 1700 ton soli. 20 statków wyszło próżnych i pod balastem.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji w lipcu 1926 W miesiącu lipcu zawinęło do portu Antwerpji 978 statków morskich o łącznej ładowności 1.937.709 ton rej. netto (w tem 15 żaglowców o ł. ład. 3448 t. rej. netto).

W tymże miesiacu r. 1925 cyfry te przedstawiały się następująco: 894 statki (1.725.352 t.) w tem 14 żaglowców (8004 ton).

W r. b. notujemy wzrost ruchu o 185 statków i 185.357 ton. Średni tonaż statku na wejściu wynosił w lipcu 1980 t. W siedmiu pierwszych miesiącach roku wzrost ruchu wynosi 448 statków i 1230.851 ton.

Wśród statków, które zawinęły w lipcu były 484 angielskie, 130 niemieckich, 66 belgijskich, 59 norweskich, 58 holenderskich, 57 francuskich, 35 szweckich, 20 duńskich, 12 fińskich, 11 amerykańskich, 11 japońskich, 7 hiszpańskich i t. d.

JAPONJA.

Statki szkolne japońskiej marynarki wojennej. Kadeci japońskiej marynarki wojennej, kończący kurs nauk w szkole morskiej w Etadzima odbywaja dalekie podróże na krażownikach pancernych Yokumo (9.735 ton) i Idzumo (9.750 t.), obu spuszczonych na wodę w r. 1899. W marcu statki te pod dowództwem wiceadmirała Yamamoto udały się w podróż dziesięciomiesięczną ku portom morza Śródziemnego. Kadeci japońscy zwiedzą Konstantynopol, Ateny, oraz porty Włoch, Francji, Hiszpanji i Egiptu. Dla nas godne jest uwagi, iż pierworzędna potęga morska, jaka jest Japonja używa jako statków szkolnych dość starych okrętów. Majacy przejść pod nasza banderą jako statek szkolny krażownik francuski Desaix jest o dwa lata młodszy od krażowników szkolnych japońskich, jednak z powodu zdeklasowania krążownik ten nie będzie odbywać podróży, stacjonując stale na naszych wodach terotyrjalnych.

FRANCJA.

Węgiel polski w Rouen. W ostatnim tygodniu lipca Rouen notuje na wejściu 8000 ton polskiego węgla.

Gdzie się budują „Burza" i „Wicher". Zamówione przez nas przeciwtorpedowce „Burza" i „Wicher" o wyporności 1550 ton każdy, buduje się w Blainville, na stoczni Chantiers Navals Francais. Blainville należy do obwodu portu Caen, o którym wypada powiedzieć słów kilka. Port ten leży na odległości 17 km. od La Manche, połączony z morzem przy pomocy sztucznego kanału. W eksporcie klasyfikuje się jako czwarty port Francji dzięki wywozowi 600.000 ton rudy żelaznej rocznie. Port jest dostępny dla statków nie ponad 5,65 m zagłębienia, 100 m długości i 18 szerokości. Z położenia i urządzeń port uderzająco przypomina Bruges.

NIEMCY.

Kupno statków od Harrimana. Hambursko Amerykańska linja kupiła od amerykańskiej grupy Harriman (United American Lines) statki osobowe transatlantyckie „Resolute", „Reliance" i „Cleveland", kursujące już obecnie między Hamburgiem i Nowym Jorkiem pod banderą niemiecką. Ciekawe są warunki kupna tych statków, gdyż do ostatniego czasu Hamburg - Amerika Linie (Hapag) i United States Lines były towarzystwami afiljowanemi. Rodzina Harrimanów otrzymuje za 10 miljonów nominalnej wartości akcyj Hapagu (rzeczywista wartość 15 miljonów mk), prócz tego kwotę 1.582.000 dolarów w walorach i 4 miljony w procentach pożyczki, która ma być przez towarzystwo niemieckie wypuszczona w Nowym Jorku, czyli razem 38.500.000 mk, co odpowiada 34 Ł 5 szyl. za tonę pojemności brutto.

Transakcja ta oznacza ostateczne rozdzielenie się obydwu towarzystw.

Podróże morskie i sport wodny.

Łodzią żaglową z Warszawy do Malmö i Kopenhagi.

Redakcja nasza otrzymała list ze Stralsundu od p. L. Szwykowskiego, prezesa Wojsk. Klubu Yachtowego w Warszawie, który na joli 25 metrowej „Doris" wyruszył z dwoma dorastającymi synami i córka w podróż drogami wodnemi przez Niemcy do Danji. Podróż prowadziła przez Bydgoszcz Notecią i Odrą do Szczecina i Stralsundu. Podróż morska pomiędzy Stralsundem a wyspami duńskiemi, w szczególności zaś podróż powrotna odbyła się w trudnych warunkach. Siła wiatru dochodziła do 7 stopni. Niewątpliwie dalszych szczegółów tej ciekawej podróży dowiemy się po powrocie p. Szwykowskiego, który odbywa obecnie powrotną podróż drogami wewnętrznemi.

Regaty gdyńskie nie odbyły się.

Zapowiedziane na dzień 8 bm. regaty morskie w Gdyni nie odbyły się, czemu można tylko przyklasnąć ze względu na jednoczesność wszechpolskich regat wioślarskich w Brdyujściu. Do sprawy celowej organizacji regat gdańskich powrócimy w jednym z następnych numerów.

Podróż yachtu „Witeź" do Sztokholmu.

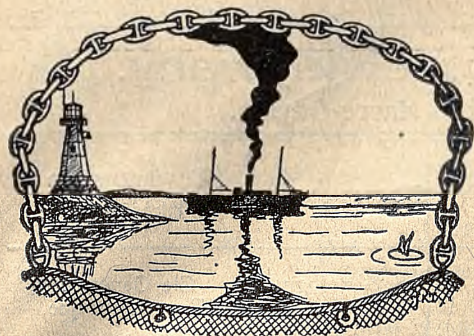
Według otrzymanych wiadomości yacht klubowy Yacht Klubu Polski „Witeź" prowadzony przez gen. Zaruskiego zawinał w drodze do Sztokholmu do Kalmaru.

Yacht „Carmen" w Królewcu.

Yacht „Carmen" prowadzony przez dr. Czarnowskiego (Wilno) zawinał do Królewca. W Piławie yacht ten, na pokładzie którego znajdują się panie, obrzucony został kamieniami. Zapewne eksport naszego węgla przez Królewiec, podtrzymujący ten próżny port, to jedno, — a kamienie na spotkanie polskiego yachtu — to zupełnie co innego....

Postęp aerodynamiki a udoskonalenie jachtów wyścigowych.

Pan L. Breguet na łamach „Le Yacht" (7/VIII) omawia perspektywy powstające dla yachtingu regatowego na skutek zdobyczy teoretycznych i praktycznych aerodynamiki, która umożliwiła tak piękny rozwój lotnictwa. Autor traktuje yacht żaglowy jako należący jednocześnie do dwuch środowisk: powietrznego i wodnego. Oczywiście nietylko prawa aerodynamiki i hydrodynamiczne z osobna maja być wykorzystane przy konstruowaniu yachtów, lecz przedewszystkiem ich jednoczesne i najlepsze wykorzystanie. Stosując szereg wzorów matematycznych autor dowodzi, że najlepsze warunki wcale jeszcze nie zostały zbadane i. że istnieje wbrew ogólnemu mniemaniu wielkie pole do udoskonaleń systemów żaglowych. W szczególności badanie kątów wypadowych wiatru na rozmaite żagle i na rozmaitych wysokościach może doprowadzić do pomyślnych zmian ożaglenia.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Gans-windt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (1—8 sierpnia).

1 sp.: sz. par. Forestvik 699 do Walwick (Skand. Lev. L.).

4 sp.: nor. par. Bestik 1094 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Sigyn 1175 do Sztokholmu (B i S), niem. par. Lexa 503 do Kopenhagi (B i S).

7 sp.: szw. par. Sundsborg 830 do Londynu (Rhd).

8 sp.: niem. hol. Joh. Reinecke IX z licht. Max 338 i Käthe 339 do Odense (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 11.309 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.

7 sp.: licht. niem. Jugend 361 i Post 382 do Sztokholmu (Pohlmann).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1300 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (2—8 sierpnia).

2 sp.: niem. żagl. z mot. Schwalbe 80 do Möllerup (Bg), niem. hol. Jason (D—S z licht. Fulda 645 do Sönderborgu (Art).

3 sp.: norw. par. P. C. Halvorsen 663 do Oslo (B i S), szw. hol. Frey z licht. Venja 569 i Alfa do Sztokholmu (B i S), duń. żagl. z mot. Jens 121 do Faxe (B i S), duń. par Sölteborg 1100 do Burntislandu (Bg), szw. par. Anni 698 do Ystadu (B i S), niem. hol. Hera z licht. Rhein 646 do Aabenraa (Art), niem. par. Gotland 591 do Göteborga (B i S).

4 sp.. niem. par. Consul Suckau 217 do Brunsbüttel (Rhd), niem. par. Elisabeth 287 do Wiku (Rhd), duń. par. Askö 738 do Leith (B i S), łot. par. Wendlus 1123 do Rygi (B i S), niem. par. Jade 268 do Wiku (Rhd), duń. par. Maagen 64 do Rendsburga (Bg), szw. par. Ragnar 430 do Helsingborgu (Bg), duń. par. Fanö 1093 do Göteborga (B i S).

5 sp.. szw. par. Cyrene 288 do Limhamnu (B i S), szw. par. Gustaf Wasa 978 do Ornskoldviku (B i S), szw. par. Scandia 823 do Malmö (B i S).

6 sp.: duń. par. Dan 1267 do Bordeaux (B i S), łot. par. Percy 437 do Rygi (Lcz), szw. par. Porjus 1691 do Lulea (Bi S), niem. żagl. z mot. Komet 183 do Steleftea (Gw) niem. par. Naval 310 do Skive (Rhd).

7 sp.: niem. par. Ekholm 758 do Hayes Le Havre (Rhd), szw. żagl. z mot. Merry 109 do Limhamnu (B i S), duń. par. Njord 283 do Kopenhagi (Jörgensen), szw. par. Falvik 621 do Sölvesborga (B i S), szw. hol. Minerva 12 z licht. Kelsö 813 i Mecum 303 do Malmö (B i S), norw. par. Gulhang 724 do Tromsö (B i S), szw. par. Inland 1399 do Göteborga (Scand Lev. L), niem. par. Holstein 478 do River Thames (Rhd), włoski par. Vede 2458 do Genui (Art), szw. par. Cecil 776 do Göteborga (B i S).

8 sp.: niem. par. Patria 882 do Helsingforsu (Art), fsk. par. Gertrud 1084 do Abo (B i S), norw. mot. Bob 269 do Oslo (Bg), niem. par. Horst Hamelmann 294 do wschodniej Anglii, niem. par. Edmund Hugo Stinnes IV 1256 do Kopenhagi (Art.), duń. par. Effi Maersk do wschodniej Anglii (Bg), norw. par. Sindbad 625 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Elli 839 do Malmö (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 70.300 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (2—8 sierpnia).

2 sp.. duń par. Svanholm z drz. i tow. do Liverpoolu (Rhd), szw. par. Libau z cementem i drz. do Göteborga (Rhd), niem. par. Eduard 574 (D—S).

3 sp.: duń. par. Lilleborg 861 do Hartlepoolu (Bg), szw. par. Mollösund 135 z drz i tow. do Sztokholmu (Thor Hals).

4 sp.: niem. par. Marie Ferdinand 932 do Liverpoolu (Shaw), niem. żagl. z mot. Hans Georg 81 do Esbjergu (Gw), niem. par. Elbing 493 do Rotterdamu (D—S), niem. par. Berta 451 do Manchesteru (Jörgensen), niem par. Bernhard 367 do Audorfu z podkładami Pwe), norw. par. Eisland 765 do Hull (Bg).

5 sp.: ang. par. Benlos 792 do Londynu (Shaw).

6 sp.: duń. par. Emanuel 784 do Londynu (Shaw), franc. par. Chateau -Pal mer 823 do Calais (Worms), niem. par. S. W. Fisher 601 do Hull (B i S).

7 sp.: szw. par. Irene 1319 do Prestonu(Art), niem. mot. Hermann Bonekamp 582 do Gandawy (B i S), duń. par. Oerneborg 1053 do Hull (Bg).

8 sp.: niem. żagl. Ellen 268 do Rotterdamu (Gw), hld. żagl. Jantje 106 do Odense (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 38.000 m^3 drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (2—8 sierpnia.)

4 sp.. niem. żagl. z mot. Helene 40 do Nyköpingu (Gw), niem żagl. z mot. Merry 46 do Horsensu (Bg), duń. żagl. z mot. Froment 55 do Rönne (Gw), niem. żagl. z mot. Johanne 38 do Svendborgu (Bg).

5 sp.: niem. par. Riga 571 do Szczecina z zb. i tow. (Lcz), niem. par. Anne Otto Ippen 30 (121) do Rügenwalde z pszenicą (Scharenbg).

6 sp.: niem. par. Bürgermeister Eschenburg 436 do Wiborga z zb. i tow. (Lcz.), niem. par. Susanne 193 do Uleaborgu (B i S).

7 sp.: niem. par. Hernia 331 do Antwerpii (Pw), niem. par. Möwe 148 do Szczecina z zb. i tow. (Pw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3100 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (2—8 sierpnia).

3 sp.: szw. żagl. z mot. Solveig 241 do Pernau (Bg).

Statek powyższy wywiózł 460 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (2—8 sierpnia).

2 sp.: fsk. par. Frama 93 do Abo z naftą, fsk. licht. cyst. Vineta 122 do Abo z naftą (Scharenbg).

3 sp.. niem. hol. Fairplay z licht. cyst. Theodor 686 do Göteborga z naftą (Baltic).

4 sp.: duń. par. cyst. Dania 588 do Kopenhagi z ropą gazową (B i S).

6 sp.: niem. hol. Oelschindler 6 z licht. cyst. Oelschindler I 663 do Le Havre z ropą gazowa (Scharenbg).

8 sp.: fsk. par. cyst. Margarete 260 do Kotki (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 4600 ton prod. naftowych.

Wywóz polskiej soli przez port gdański (2—8 sierpnia).

3 sp.: niem. żagl. z mot. Magen 97 do Gefle (Gg), niem. par. Schahorn 115 do Helsingborgu z solą potasową (B iS).

4 sp.: duń. żagl. z mot. Lilly 44 do Kopenhagi (Gw), łot. par. Windau 281 do Kłajpedy (Rhd).

7 sp.: duń. żagl. z mot. Söstrene 49 do Kopenhagi (Gw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1300 ton soli.

Wywóz polskiego cementu przez port gdański. (2—8 sierpnia).

2 sp.: szw. par. Libau 137 z cementem i drz. do Göteborga (Rhd).

4 sp.: niem. par. Saturn 154 do Królewca (Pw).

5 sp.: niem. par. Arkona 303 do Kłajpedy (Rhd).

6 sp.: łot. par. Sigrid 98 do Rygi (D—S).

7 sp.: norw . par. Thomas Krack 2099 z papierem i cementem do Rio de Janeiro (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 4000 ton cementu.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (2—8 sierpnia).

8 sp.: niem. par. Werner Kunstmann 2375 z Aagna Amergo z rudą (Schenk), włoski par. Titania 2173 z Melilli z rudą (B i S).

Statki powyższe przywiozły łącznie 10.500 ton rudy.

Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie lipca (w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 147.300, sól 45, fosfat 800, parafina 446, cement 301, oleje 14.591, sól potasowa 1790, soda 105.

Prod. roślinne: jęczmień 2.440, owies 223, żyto 11.636, pszenica 241, ow. strączkowe 70, rafinada 3407, makuchy 14, drzewo 57.921, koniczyna 13, smoła drzewna 349, melasa 60, mąka pszenna 1118.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 374, jaja 21, skóry sol. 42.

WWÓZ: Prod. mineralne: mączka Thomasa 1030, kamienie, żwir i piasek 120, żelazo 162, maszyny 30.

Prod. roślinne: ryż 422, żywica i kalafonja 48, oleje 155, bawełna 16.

Prod. zwierzęce: smalec 40, śledzie sol. 3816, tłuszcz 178, skóry sol. 96.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdyni odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
26. 8.	z Le Havre	do Le Havre	27. 8.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
15. 9.	„ „	„ „	16. 9.	„	
5. 10.	„ „	„ „	6. 10.	„	„
27. 10.	„ „	„ „	28. 10.	„	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdańska odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
22. 8.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	26. 8.	Estonia	Balt. America Line
12. 9.	„	„	21. 9.	Lituania	„
17. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	17. 8.	Baltriger	United Balt. Corp.
20. 8.	„ Rygi	„ Londynu	20. 8.	Baltanic	„
24. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	24. 8.	Baltara	„
27. 8.	„ Lipawy	„ Londynu	27. 8.	„	„
31. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	31. 8.	Baltriger	„
3. 9.	„ Rygi	„ Londynu	3. 9.	Baltannic	„

Wodostany Wisły.

Sierpień Daty	6	7	8	9	10	11	12	13
Kraków	+ 9	— 36	— 80	—114	—140	—156	—162	—166
Zawichost	354	315	274	236	216	198	185	173
Warszawa	379	385	383	351	300	255	222	201
Płock	223	271	292	292	272	227	190	166
Toruń	170	290	361	389	389	356	292	237
Fordon	164	246	331	372	380	368		254
Tczew	96	126	202	314	376	402	406	360
Ujście (Schiewenh.)	256	250	252	248	250	246	248	246

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.